

Для Бацькаўшчыны-маці
буду йграць!
Я.Купала

Купалінка

ІНФАРМАЦЫЙНА-АНАЛІТЫЧНЫ БЮЛЕТЭНЬ

№ 2 (33) • ЛЮТЫ 2013

РАБОЧИЕ БАСТУЮТ

НА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ПРЕДПРИЯТИИ «КОМПО»



8 февраля в механическом цехе, где трудятся около 150 человек (токари, фрезеровщики – словом, «рабочая косточка») в это время не заработали станки. Отказываясь приступить к работе, люди таким образом выразили свое несогласие с отказом администрации выплатить премию по итогам января.

«Компо», которое недавно отметило свое 20-летие, – одно из стабильно работающих предприятий города. Оно удачно заняло свою нишу на рынке, предложив востребованную продукцию, в основном для мясоперерерабатывающей отрасли.

Но с некоторых пор высококвалифицированные станочники с «Компо» стали уходить на другие предприятия города, в том числе вновь открывающиеся. То ли заработная плата перестала устраивать, то ли управленческая система в коллективе дала сбой.

Впрочем, заработная плата не контрастирует на общем фоне в городе. Как на днях было озвучено на собрании хозактива, в декабре 2012 году средняя зарплата в Бресте достигла 4,6 млн рублей. Столько же зарабатывают и на «Компо», даже с незначительным превышением. Но вряд ли может быть доволен своей зарплатой токарь или фрезеровщик шестого разряда, если в его расчетном листке за месяц значится 2,5 или 3 млн рублей. Именно такие цифры называют некоторые работники предприятия, не пожелавшие назвать своих фамилий. Рассчитывали хотя бы на премию («довесок» около 700-800 тысяч), а ее не выплатили. Это и вызвало столь бурную реакцию людей.

«Мы довольны условиями труда, – говорят они, и директор относится к нам уважительно. Единственное, с чем мы не можем согласиться, – это зарплата».

Директор «Компо» Михаил Белоусов в разговоре с журналистом «Вечерки» объяснил создавшуюся ситуацию экономическими неурядицами. Начало года – не лучшее время на рынках сбыта. Не все, что произвели, удалось продать, – откуда быть премии?..

«Но мы выполнили доведенное задание в прошлом месяце», – парируют рабочие.

Такое единодушие вынудило администрацию пойти на уступки. Рабочим было обещано, что, несмотря на финансовые сложности, им будет все-таки выплачена премия. После этого станки заработали.

Напрашивается еще один вопрос: почему разногласия между администрацией и рабочими (что само по себе не является нонсенсом) не урегулирует профсоюз? Как выясняется, он здесь свой, внутренний. С «домашним» профсоюзом на самом деле уютно. И дорожки в бассейне оплатит, и навестить заболевшего товарища в больнице поможет не с пустыми руками. Другое дело, если все-таки случается конфликт.

Антонина Хокимова, vb.by



ДИРЕКТОР ОАО «КОВРЫ БРЕСТА»:

НАДОЕЛО СМОТРЕТЬ, ЧТО ЗДЕСЬ ТВОРИТСЯ



Волею обстоятельств в течение нескольких лет ОАО «Ковры Бреста» стало притчей во языцех. От былого успеха и стабильности комбината, увы, остались одни воспоминания. Коллектив ОАО «лихорадит» не первый год, работники предприятия устали от обещаний чиновников всех уровней о близком светлом будущем.

5 января текущего года во время рабочего визита на проблемное предприятие председателя концерна «Беллегпром» Михаила Сучкова и вице-премьера Владимира Семашко группа работников коврового добилась незапланированной встречи с высокими чиновниками и в неформальной обстановке высказала им немало претензий.

Речь шла и о простоях оборудования, и о мизерных зарплатах, и о стиле руководства, который устраивает не всех. В. Семашко призывал не драматизировать ситуацию и пообещал улучшение дел с зарплатой уже в феврале. Февраль наступил, а как выполняются поручения первого вице-премьера? Этот вопрос мы адресовали генеральному директору «Ковров Бреста» Леониду Шелковому, который в этой должности работает первый год.

- Вы же не новичок на предприятии, Леонид Степанович, и знали, какие здесь проблемы. Так почему приняли предложение возглавить коллектив?

– А потому и согласился, что на этом комбинате 25 лет отработал, и 18 из них – на руководящих должностях. Потому что надоело смотреть, что здесь творится. Но я вам честно скажу: уже пожалел, что вернулся. Не потому, что боюсь не справиться с задачами и могут в любое время освободить от работы. Я за эту должность не держусь. А жалею потому, что за три с лишним года, которые я отсутствовал на предприятии, очень многие сильные, более квалифицированные специалисты ушли.

- Как вы относитесь к тому, что многие брестчане считают: проще закрыть ковровый, нежели вернуть ему былую мощь?

– Конечно, ломать всегда проще. Ну, давайте закроем комбинат… Общежития (из 4 своих осталось только 2) можно передать городу, а станки, на которые потрачены деньги, на металлолом порежем.

И что мы тогда будем в Бресте иметь? Ведь расчет-то был на что? Чтоб рабочие места были, росло благосостояние людей, увеличивался экспорт. Ну да, к сожалению, модернизация легкой промышленности, как всегда, осталась на потом, но это же не значит, что о ней забыли.

- Получен очередной 85-миллиардный кредит. Что изменилось? Получат ли в феврале ковровщики обещанные 3,5 миллиона?

– Если так ставится вопрос о зарплате, то я не хочу говорить об этом ни с вами, ни с кем бы то ни было. Вот если вы интересуетесь, как будет идти развитие фонда оплаты труда, тогда отвечаю. Для того чтобы сегодня об этом говорить, надо произвести определенный вид продукции. Повышение зарплаты – это увеличение объемов выпуска продукции. Но сейчас это не получается, потому что затянулся процесс запуска комбината в работу – из-за задержки финансов. Вместо июля кредит мы получили в декабре.

Для предприятия базовой является заработная плата ткача 6-го разряда. Нужно, чтобы в первый месяц работы при выпуске расчетной продукции (начиная от 60 тыс. кв. м, соответственно – с продажами) ткач 6-го разряда получал не менее 2,5 млн рублей. Но на сегодня производительность у нас не та. Сейчас идет тяжелый период становления.

- Ну а как конфликт между «верхами» и «низами», разрешился, сошел на нет?

– Какой? У меня конфликта нет. Если кто-то считает, что у них конфликт… Ну есть в коллективе такие, кто хочет получать деньги ни за что, не подчиняться дисциплине, чтобы все шли у них на поводу. Вот и выходит, что ни день – то жалоба. В разные инстанции, но по одним и тем же вопросам.

- Но люди просили работу…

– Чтобы была работа, нужно ее организовать. Прежде всего, необходимо было все просчитать, вернуть долги, наладить связи, получить массу важной информации – по стоимости, срокам, ассортиментам и т.д. А на тот момент, когда я принял предприятие, у нас даже не было внутренней телефонной станции, которая выходила и на город. При предыдущем директоре ее разобрали, не знаю, зачем. Кроме того, бухгалтерия и отдел труда и заработной платы находились за пределами комбината, в общежитии.

Я не должен был запускать комбинат 14 декабря, потому что не мог на тот момент обеспечить сырьем, потому что мы имели долги. Но я пошел на это, взяв всю ответственность только на себя. Кто не работает, тот не ошибается. На становление комбината у нас всего месяц. Мало, но что поделать.

Что касается работы и зарплаты. Если мы говорим, что комбинат остановлен по вине администрации, то последняя, согласно законодательству, берет на себя обязанность выплачивать часть тарифа – две трети. Но при оплате 2/3 тарифной ставки люди должны находиться на месте полный рабочий день. Мы принимаем другое решение, на которое тоже имеем право. Выплачиваем часть тарифа и даем людям возможность по согласованию с местными властями где-то временно подработать, без трудовых книжек. Знаете, сколько согласилось? Лишь 62 человека из 465 (всего на предприятии работает 545 человек, из них 80 в администрации. – Авт.).

В летний период «Санта» предлагала работу упаковщиками мороженого (зарплата – 3,5 млн рублей в месяц), пошло только три человека. Правда, на сбор яблок в хозяйство ездили многие, так как кроме заработанных денег могли взять и фрукты. Да, администрация ОАО все это время работала в полном режиме, но ведь отчетность и документацию никто не отменял, хоть и стояло предприятие.

На сегодняшний день нашему предприятию не хватает специалистов по маркетингу, радиоэлектронщиков – оборудование-то у нас очень серьезное. Нужны транспортировщики, женщины на намотку пряжи и порядка 80 ткачей. Так как планируем восстанавливать свое прядильное производство, то вскоре понадобится и туда еще человек 80. Мы работаем в этом направлении, остались ведь списки тех, кто здесь когда-то трудился, кого в свое время были вынуждены сократить.

- Если предприятие уже нуждается в специалистах, значит, оно заработало в полную силу?

– По приказу с 1 февраля комбинат работает 5 дней в неделю, в полном режиме. Оборудование загрузили на 80%.

Но самое главное – общежития сохранили, комбинат заработал, люди к нам возвращаются.

В феврале мы должны выпустить 120 тысяч кв. метров изделий, в марте уже 135 тысяч. Сложно будет, но эту задачу мы должны выполнить. От этого зависят и сроки возврата кредитных ресурсов, и уровень заработной платы, которая потому так и называется, что ее нужно заработать…

Елена Жук

ГРАНИЦА НА ЗАМКЕ

ПОЛЬСКИЕ ЧИНОВНИКИ НЕ ХОТЯТ РАЗРЕШАТЬ БЕЛОРУСАМ ПЕРЕСЕКАТЬ ГРАНИЦУ ПЕШКОМ ИЛИ НА ВЕЛОСИПЕДЕ



Осенью прошлого года активисты кампании «За вело-Брест!» пытались выяснить, возможно ли реализовать на практике прописанное в законе право жителей Беларуси пересекать границу с Польшей пешком или на велосипеде. Велосипедисты уже давно отмечают, что в Литву таким способом можно попасть беспрепятственно, в то время как возле польского шлагбаума обычно возникают проблемы.

Вопрос не праздный – в очередях на белорусско-польской границе автомобили стоят по 5-8, а то и более часов, в то время как пешком или на велосипеде из Бреста в Тересполь можно было бы попасть минут за 20.

По закону Республики Беларусь, пересечь границу на велосипеде можно во всех автодорожных пунктах пропуска. Зная о трудностях, которые возникают на практике, активисты «За вело-Брест!» обратились в белорусский Госпогранкомитет, а также в Пограничную стражу Польши за разъяснениями, действительно ли они могут проехать в Тересполь на велосипеде.

От ГПК вскоре пришел ответ, что на велосипеде можно пересекать границу во всех пунктах пропуска, однако со следующей оговоркой: «В пунктах пропуска Брест (Тересполь) и Домачево (Словатичи) – затруднительно, так как по соображениям безопасности дорожного движения и отсутствия соответствующей инфраструктуры Пограничная стража Республики Польша считает нецелесообразным пропуск через государственную границу лиц пешком либо с использованием велосипедов в данных пунктах пропуска».

Получить ответ от польской стороны оказалось сложнее. После неудачных попыток, Агентству регионального развития « Дзедзіч », которое инициировало кампанию «За вело-Брест!», пришлось обращаться к своему партнеру из Люблина, который в свою очередь попросил журналистов послать запрос от имени местной газеты.

В итоге пресс-секретарь главного коменданта Стражи пограничной Юстына Шмидт ответила: «Из польских формально-правовых правил следует, что нет препятствий, чтобы на польско-белорусской границе совершалось велосипедное движение, но предписания соседнего государства не признают велосипед за транспорт, на котором можно пересекать границу на пограничном пункте пропуска». Исключение, по словам польского пограничного ведомства, белорусская сторона делает только для пункта пропуска Беловежа-Переров.

«В соответствии с соглашениями, заключенными между Республикой Польша и Республикой Беларусь о пунктах пересечения границы, главный комендант Стражи пограничной, а также компетентный орган соседнего государства в случае необходимости и после консультации может позволить пересечь границу на велосипеде», - сообщила пресс-секретарь.

Для этого в ведомства необходимо направить заявления, содержащие обоснованную просьбу, а также дату пересечения границы, место пересечения, количество человек и цель поездки.

Из ответов видно, что обе стороны ответственность за создание препятствий перекидывают друг на друга. В итоге, вооружившись разрешениями с обеих сторон, активисты компании «За вело-Брест!» все-таки смогли в октябре прошлого года форсировать белорусско-польскую границу на двухколесном транспорте. Однако, как рассказывает координатор кампании Владимир Красько, польские пограничники их предупредили, что им разрешено это «только в виде исключения».

ПЯТЬ ПРИЧИН НЕ ЛЮБИТЬ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Почему Польша выступает против велосипедистов и пешеходов на границе, недавно выяснял польский портал «Port Europa».

По версии портала, «противниками пешего движения через границу являются чиновники большинства учреждений, которые решают вопрос о пограничном движении». Портал обвиняет польские власти в искусственном замедлении оформления, формальных ограничениях и срыве строительства новых пограничных переходов.

Представитель «Port Europa» Якуб Логинов неоднократно обращался к польским чиновникам за разъяснением ситуации, и сообщил о самых распространенных причинах, какими они объясняют нежелание продвигаться в этом вопросе. А также привел свои доказательства, почему эти причины безосновательны.

ПОПЫТКИ ЗАЩИТИТЬ ЕС

Первой из причин является то, что восточные пределы Польши – это внешняя граница Евросоюза. И Европа, якобы, неодобрительно относится к попыткам упрощенного ее пересечения. «Port Europa» же считает эти причины вымышленными, и в доказательство приводит свободное велосипедное и пешеходное движение на границах ЕС с Хорватией и Сербией, украинско-словацкой или белорусско-литовской, а также на австрийско-словацкой границе (последняя до 2004 года являлась внешней границей ЕС).

По мнению портала, Евросоюз не только не запрещает, но прямо поощряет развитие пешего и велосипедного движения, ратуя за ограничение автомобильного движения.

СТРАХ ПЕРЕД КОНТРАБАНДИСТАМИ

Во-вторых, чиновники утверждают, что пограничными переходами для пешеходов пользуются только мелкие контрабандисты. Открытие такого способа пересечения границы, по их мнению, только увеличит масштаб контрабанды.

Портал соглашается с этим утверждением и в пример приводит пограничный переход в Медыке на польско-украинской границе. «В Медыке значительную часть пользователей пешего коридора представляют так называемые "муравьи"», - пишет «Port Europa».

«Но возникает это исключительно из попустительства польских властей по отношению к контрабандистам», - уверен Якуб Логинов. Портал «Port Europa» много раз посылал польским учреждениям, ответственным за пограничное движение, комплексные концепции решений, которые практически исключили бы мелкую контрабанду, однако каждый раз они игнорировались.

Продолжение см. на с. 4.


ЗА НАШИ ПРАВА!


ГРАНИЦА НА ЗАМКЕ

Продолжение. Начало - на с. 3.

«Многие представители местных властей закрывают глаза на мелкую контрабанду, трактуя это как один из способов разгрузки социальных проблем на восточной границе», - уверен польский ресурс.

ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД НИКОМУ НЕ НУЖЕН?

Третья причина, по которой вопрос пешеходных и велосипедных переходов не интересен польским чиновникам – это мнение, что пешими пограничными переходами пользуются только местные жители пограничной зоны.

«Port Europa» с этим категорически не согласен и утверждает, что уже существующим пограничным переходом в Медыке пользуются многие путешественники, едущие во Львов, Киев или в Крым. «Путешественники едут поездом к Перемышлю, потом автобусом к Медыке, границу переходят пешком и на другой стороне границы садятся на маршрутку во Львов, - пишет портал.— Потом во Львове пересаживаются, например, на поезд в Киев или Крым. Такой способ путешествия общеизвестен всем, кто регулярно путешествует на Украину, рекомендован он и на интернет-форумах, потому что это просто, быстро и дешево».

СЛИШКОМ ДОРОГО?

Польские чиновники часто утверждают, что на



открытие пешеходных переходов пограничники не имеют денег.

Что дешевле, задается вопросом «Port Europa»: строительство малого, туристического пограничного перехода для пешеходов и велосипедистов, где достаточно маленькой будки для пограничников и таможенников, или громадного терминала для автомобилей, автобусов и грузовиков, вместе с подъездными путями?

Пеше-велосипедные пограничные переходы можно строить даже там, где нет подъездных путей – достаточно полевой дороги или горной тропы. «Речь идет о том, чтобы развивать активный туризм и таким образом оживлять хозяйственно небогатый, но ценный туристический регион Бещад, Ростоца, Подляшья или Сувальщизны, а не делать там вместо этого автомобильное движение», - пишет портал.

ИГРА В МОЛЧАНКУ

В качестве еще одного аргумента чиновники приводят нежелание соседних стран организовывать подобные переходы.

Портал «Port Europa» уверен, что о нежелании речи не идет - на переговорах стороны просто не поднимают этот вопрос. «Достаточно просмотреть стенограммы из заседаний польско-украинских комиссий по делам границы или других встреч. Тема пограничных пешеходных переходов не затрагивается ни чиновниками из Польши, ни из Украины».

Судя по ответам польского и белорусского пограничных ведомств, можно предположить, что Беларусь и Польша также редко поднимают этот вопрос на совместных переговорах.

Анастасия Гурина

ИТАЛЬЯНСКАЯ КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРИСТУПИТЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ТЭЦ В БРЕСТЕ

Предприятие с итальянским капиталом ИООО «БелЭнергия» в 2013 году намерено приступить к строительству теплоэлектроцентрали (ТЭЦ) в Бресте.



Брестская теплоэлектроцентраль - парогазовая установка (ТЭЦ-ПГУ) будет иметь электрическую мощность 400 МВт и тепловую 150 МВт.

В настоящее время проходят общественные обсуждения отчета воздействия на окружающую среду (ОВОС) ТЭЦ-ПГУ. В целом на реализацию этого проекта итальянская сторона отводит три года. Общий объем инвестиций составляет более 415 млн. евро, в том числе 50 млн. евро направят на выполнение работ по строительству соответствующей инфраструктуры (городские тепловые и электрические сети, газопроводы и др.).

Разместится объект на восточной окраине в районе КСМ. Для брестчан значимым является экологический аспект проекта. Десять лет в этом районе рассматривалась возможность строительства угольной ТЭЦ. Однако эта идея не нашла поддержки ни у горожан, ни у экологов, ни у областных властей. ТЭЦ-ПГУ ИООО «БелЭнергия» будет работать на природном газе, а оборудование, которое будет здесь установлено - соответствовать экологическим стандартам ЕС.

Немаловажным аспектом является то, что новая ТЭЦ позволит не только во многом решить проблему обеспечения растущего города теплом и электроэнергией, но сэкономить средства, которые предполагалось направить на ремонт действующих теплоисточников - ВРК-1 и ВРК-2. С вводом в эксплуатацию ТЭЦ ВРК-2 планируется вывести из эксплуатации, а ВРК-1 использовать только во время пиковых нагрузок.

Ожидается, что новая ТЭЦ выдаст первую электрическую и тепловую энергию в 2016 году.

БЕЛТА

Купалінка

ІНФАРМАЦЫЙНА-АНАЛІТЫЧНЫ БЮЛЕТЭНЬ

• **Заснавальнік** – Суполка “Усход-2” гарадской арганізацыі Партыі БНФ
• Распаўсюджваецца бясплатна на правах унутранага карыстання
• **Падпісана ў друк** 28.02.2013 года ў 12-00
• Папера афсетная, 0,5 ул.-друк. аркуша, фармат А4. Гарнітура Myriad
• Надрукавана на памнажальнай тэхніцы сябраў рэдакцыі
• **Наклад:** 299 асобнікаў
• Рэдакцыя можа не падзяляць меркаванні аўтараў і друкаваць артыкулы для далейшай палемікі
• **Галоўны рэдактар:** Уладзімір ТАРНОЎСКІ
• **Рэдакцыйная калегія:** Кірыл КАТОВІЧ, Наста ПАПЯЛОЎСКАЯ, Ульяна ВЕНЦЕЛЬ
• **Кантактны тэлефон: (029) 222-58-22, (029) 660-57-41**
• **E-mail:** kupalinka_bnf@tut.by